STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 6. LUBLIN. GRUDZIEŃ — 1928. Rok III.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50.
Konto czekowe w P. K. O № 63.763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2-22.



Z okazji Nowego Roku wszystkim członkom Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, czytelnikom „Steru", współpracownikom i sympatykom najserdeczniejsze życzenia przesyła

Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P.
oraz Redakcja „Steru"

DZIESIĘCIOLECIE LOTNICTWA POLSKIEGO.

Gdy inne bronie i służby armji polskiej posiadały już dawną tradycję i zaczątki organizacji, lotnictwo polskie w chwili, gdy kraj zrzucił z siebie kajdany nie istniało.

Inne szczęśliwsze narody rozporządzały setkami i tysiącami przeróżnych dobrze zorganizowanych i zaopatrzonych lotniczych warsztatów. U nas okupanci, ustępując, niszczyli i rozdrapywali materjał lotniczy, znajdujący się na kilku zaledwie wojskowych lotniskach, lecz dzięki wysiłkom i ogromnej pracy nielicznych Polaków oficerów i szeregowych, którzy w chwili rozkładu armji zaborczych znajdowali się w lotniczych oddziałach część materjałów uchroniono, odebrano i gorączkowo rozpoczęto pracę nad organizacją rodzimego lotnictwa.

We Lwowie ś. p. kpt. Bastyr z niewielką garstką ochotników zajmuje lotnisko już 1 listopada 1918 r. W trzy dni potem wzlatują w powietrze pierwsze płatowce z załogą polską. Kpt. Bastyr organizuje grupę lotniczą, która odrazu oddaje cenne usługi. Płatowce nawiązują łączność z Krakowem i Warszawą. Ś. p. major Toruń organizuje warsztaty i służbę zaopatrzenia w materjał lotniczy. Tworzą się eskadry, które biorą czynny udział w obronie Lwowa.

W Krakowie lotnisko zajmują oddziały P.O.W. i przekazują organizację lotniska w ręce obecnego pułk. pil. Florera. Warsztaty lotnicze organizuje ś. p. mjr. Rotinger i w krótkim czasie powstają eskadry, które wyruszają na front.

W Warszawie od okupantów objął lotnisko ś. p. generał obs. Łossowski, który organizuje centralne władze lotnicze oraz warsztaty służby zaopatrzenia.

Powstają nowe eskadry, szkoły i ruchome parki lotnicze.

Lotnisko w Ławicy pod Poznaniem zdobywa na czele 250 ochotników obecny mjr. Pniewski, gen. Macewicz, organizuje tam pierwsze Wielkopolskie eskadry, które niebawem wyruszają na odsiecz Lwowa.

Tak na czterech lotniskach, w trzech różnych zaborach rozpoczęta została prawie równocześnie praca nad stworzeniem polskich powietrznych sił wojskowych.

Ustały boje. Przystąpiono do pokojowej pracy oraz organizacji lotnictwa. Zniknęły grupy lotnicze, powstały pułki. Eskadry otrzymały nową numerację i nowe płatowce. Dawne stare niemieckie, austrjackie typy zastąpiono najnowszemi aparatami francuskimi oraz po części włoskimi. Powstały nieliczne fabryki płatowców i jedna fabryka silników lotniczych.

Personel lotniczy oddał się całkowicie żmudnej codziennej pracy wyszkolenia.

Pułki lotnicze są wielce złożonym i skomplikowanym organizmem. Są one zarazem wielką szkołą fachową, która kształci zawodowo i daje olbrzymie korzyści dla całego narodu. Pomijając szkolenie pilotów, obserwatorów i strzelców powietrznych, pułkowe szkoły Obsługi Lotniczej przygotowują: 1) rusznikarzy; 2) foto laborantów; 3) radjotechników; 4) telegrafistów; 5) mechaników silnikowych i płatowcowych; 6) meteorologów.

Pułki lotnicze są więc szkołą, która daje obywateli po ukończeniu służby wojskowej zdolnych do uzupełnienia przemysłu.

Zawody i konkursy personelu lotniczego szeroko roznoszą imię Polski. I tak z prac pokojowych zanotować należy:

Lot okrężny w r. 1922 w fatalnych warunkach atmosferycznych, zwycięzca lotu kpt. pil. 2 pułku lotniczego Pawlikowski, przeleciał przestrzeń Warszawa—Lwów—Kraków—Poznań 1245 klm. w ciągu 707 minut. 48 sek., co daje przeciętną szybkość 106 klm. na godzinę.

Lot okrężny w r. 1923 na tej samej trasie wysławił imię kpt. pilota Giedgowta, jako pilota niezrównanej wytrzymałości.

W r. 1925 pułkownik inż. pilot Rayski wykonuje lot Paryż—Madryt—Casablanka—Tunis—Ateny—Konstantynopol—Warszawa.

Następuje wielki czyn kpt. pil. Orlińskiego, przelot na uszkodzonym płatowcu trasy Warszawa—Tokjo i z powrotem.



Kpt. Bolesław Orliński i sierż. Kubiak bohaterowie lotu Warszawa — Tokio — Warszawa.

Kilka grupowych przelotów z Paryża do Warszawy drogą okrężną przez Włochy—Jugosławię—Austrję—Czechy przy sprawdzaniu nowych płatowców z Francji.

Dnia 29 sierpnia 1927 r. udział w raidzie Małej Enteny, gdzie por. pil. Żwirko zdobywa drugą nagrodę, a ś. p. por. pil. Cichocki zajmuje II-gie miejsce w zawodach międzynarodowych w Szwajcarji.

Wreszcie nazwiska majorów Idzikowskiego i Kubali zapisane zostaną w szeregach ofiarnych bojowników postępu, i najpierwszych rycerzy powietrza.

W r. ub. w drugim locie Małej Entenry biorą udział płatowce czysto polskiej konstrukcji, wykonane w polskich fabrykach. Pech nielitościwy spowodował, że nieprawdopodobne wypadki i uszkodzenia nie pozwoliły zająć nam należytego miejsca lecz da to się naprawić w roku bieżącym.

Praca lotnictwa wojskowego jest niezmiernie trudną. O ofiarności tej pracy niech świadczą fakta, że w r. 1925 zginęło 19 lotników, w r. 1926 zginęło 18, w r. 1927 zginęło 11, w r. 1928 zginęło 22.

* * *

Kiedy mowa o naszem lotnictwie nie sposób pominąć milczeniem pracy wielkiej instytucji, która pierwsza doceniając należycie znaczenie lotnictwa dla państwa, poparła rozwój lotnictwa polskiego.

Tą instytucją jest Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, zwana w skrócie L.O.P.P., powstała w r. 1923, mając na celu popieranie lotnictwa polskiego we wszelkich jego dziedzinach, by zapewnić racjonalną obronę powietrzną państwa.

Program prac L.O.P.P. obejmuje: urządzanie lotnisk i lądowisk, szkolenie rezerw personelu latającego i technicznego, udoskonalanie konstrukcyjne samolotów (stworzono Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, kosztem przeszło miljona zł.), kształcenie zagranicą inżynierów konstruktorów, prowadzenie nauki o lotnictwie w szkołach przez popieranie modelarstwa lotniczego, urządzenie konkursów lotniczych i subwencjonowanie lotnictwa sportowego. W r. b. nastąpiło połączenie L.O.P.P. z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, pod nazwą Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Połączenie to rozszerza program L.O.P.P. również w dziedzinie wszechstronnego badania środków obrony chemicznej, oraz przygotowania ludności cywilnej do obrony przeciwgazowej. W tym celu powstał również wielki instytut chemiczny w Warszawie, który jest pierwszą cegiełką w pracy nad zorganizowaniem obrony chemicznej ludności cywilnej państwa.

L.O.P.P. w pracy swej nie korzysta z żadnych subwencji rządowych, a opiera się wyłącznie na dobrowolnych składkach członkowskich. Od początku swego istnienia L.O.P.P. zebrała przeszło 8 milj. zł., licząc w swych szeregach około 300.000 członków.

Oceniając należycie znaczenie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej dla państwa, winni wszyscy wstępować w jej szeregi, gdyż groszowa ofiara na cel obrony przeciwlotniczo-gazowej kraju, nie zuboży nikogo, a przyczyni się do urzeczywistnienia celów obrony państwa.

Rok ubiegły i obecny notuje również fakt bardzo doniosły w dziedzinie lotnictwa naszego. Młodzież akademicka, świadoma swej siły i obowiązków stanęła do pracy na polu lotnictwa. Z szeregów L.O.P.P. wyszła młodzież tworzy pierwsza sport lotniczy. Piszemy o tem na innem miejscu.

I. K. K.

Święto polskiej twórczości lotniczej

Wspaniałe wyniki II-go Polskiego Konkursu Awionetek zorganizowanego przez L.O.P.P.

Jak to już w swoim czasie donosiliśmy, w dniach od 29-go października do 1-go listopada r. b. polska twórczość lotnicza obchodziła wielkie święto, które było przeglądem sił młodych naszych konstruktorów, pracujących niestrudzenie, przyczem celem tej pracy jest wywalczenie dla lotnictwa polskiego należnego mu stanowiska w świecie, uniezależnienia polskiego przemysłu lolniczego od zagranicy i wkroczenie w myśl haseł samowystarczalności gospodarczej na nowe, prowadzące ku lepszemu jutru drogi.

II-gi Ogólnopolski Konkurs Awionetek, zorganizowany przez Ligę Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, która jako jedno ze swych zadań naczelnych wysunęła popieranie polskich konstruktorów lotniczych, udowodnił jasno, że przed Polską stoją wielkie możliwości w dziedzinie lotniczej, wykorzystanie których może postawić naszą Ojczyznę w rzędzie potęg lotniczych świata.

Wyniki konkursu wykazały, że polscy konstruktorzy zdołali już przewyższyć pod wieloma względami konstruktorów francuskich, budując szereg typów awionetek, przyczem niektóre z nich pod względem pomysłu i charakterystyki są pierwszymi tego rodzaju typami w świecie.

Niektóre awionetki polskie okazały się lepsze od francuskich Alberta, Caudrona Guerchais, które zajęły 5, 6, 7, 8 i 9 miejsce na konkursie międzynarodowym we Francji i mogą konkurowac z angielskiemi płatowcami Moth i Avro-Avian (2, 3 i 4 miejsce) i tylko na niemieckiej awionetce Klemm (1-a nagroda) zostały osiągnięte lepsze wyniki od naszych. Nadmienić jednakże wypada, że w tej chwili z niemieckimi konstruktorami nie mogą konkurować żadni inni.

Omawiając konkurs awionetek należy na jedno zwrócić uwagę. Konkurs ten powołała do życia Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, przyczem pierwszy odbył się na jesieni roku ubiegłego drugi w roku bieżącym. Warto teraz porównać te oba konkursy, a następnie wyciągnąć wnioski co do ich celowości.

W roku ubiegłym na starcie konkursowym stanęło zaledwie 7 awionetek — w roku bieżącym zapisanych do konkursu było 16 brało zaś udział 14. 100% wzrost ilości maszyn oznacza 100% wzrost zainteresowania się twórczością lotniczą wśród konstruktorów polskich, jest sygnałem wyścigu pracy na polu rodzimego lotnictwa.

Hasło do tego wyścigu polskiej myśli lotniczej dała Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej i z inicjatywy swej dumna być może. Jeżeli do tego dodać, że większość stających do konkursu awionetek była budowana przy pomocy finansowej L.O.P.P., ponieważ konstruktorzy często stają wobec zupełnego braku środków na zrealizowanie swych planów, to dojdziemy do przekonania, że Liga dobrze się Polsce zasłużyła.

Wspomniane wyniki II konkursu awionetek winny byc bodźcem dodatniej usilnej pracy. Praca ta tylko wtedy wyda plany obfite, jeżeli społeczeństwo zrozumie czem jest L.O.P.P, i jakie są jej cele, w wyniku, stając tłumnie w szeregach jej członków. Zajęcie czołowego miejsca w wielkiej lotniczej rodzinie narodów winno być naszą ambicją obywatelską.

Powracamy do konkursu.

Z zapisanych 16 awionetek, brało udział 14 (awionetka Medweckiego, nie brała udziału w konkursie ponieważ w drodze do Warszawy zmuszona była wylądować około Sochaczewa z powodu defektu silnika. O zgłoszonej, zaś, awionetce Offierskiego niema wiadomości, najprawdopodobniej jest jeszcze nie ukończona).

Numeracja aparatów na konkursie przedstawiała się następująco:

1) Awionetka fabryki Plage i Laśkiewicz konstruktorów, Dąbrowskiego i Uszackiego.

Aparat dwupłatowy metalowy, podobny do awionetki konstruktora Skraby, zaopatrzona jednak w mocniejszy silnik Walter 5-cio cylindrowy o mocy 60 K. M.

2) J. D. 2 Sekcji lotniczej, konstruktora Drzewieckiego (zwycięzca zeszłorocznego konkursu), jednopłatowiec o dolnem skrzydle z zastrzałami — (ulubiona konstrukcja Czechów).

3) „Mielec“ konstr. B-ci Działowskich, aparat przerobiony z ich pierwszej awionetki, biorącej udział w zeszłorocznym konkursie, typ parasol z zastrzałami; jednoosobowa, silnik Anzani 45 M. K.

4) Awionetka inż. Zalewskiego, bardzo lekki jednopłat, skrzydło o profilu cienkim wzmocnionym znaczną ilością drutów, awionetka ta zaopatrzona w pierwszy polski silnik tegoż konstruktora, 5-cio cylindrowy, gwiaździsty, o mocy 20 M. K.

Aparat i silnik zbudowany własnoręcznie, jest on dowodem silnej woli i wielkiego zapału konstruktora, natomiast nie można, rzecz prosta, wymagać od tego aparaciku — przezwanego popularnie przez lotników „Kogutem“ — znacznej szybkości lub wielkiej siły nośnej.

5) P. S. 1. Konstruktor inż. Prauss.

6) Awionetka konst. Nawrota i Moryssona.

7) D. K. D. 4. Konstrukcja B-ci Działowskich, typ podobny do „Mielca“, lecz dwuosobowa, silnik Anzani 45 M. K.

8) Awionetka konstr. Kozłowskiego.

9) Awionetka konstrukcji Medwieckiego (udziału nie brała).

10) „Orkan II“, konstrukcji por. pilota Grzmilasa, parasol o dwóch parach zastrzałów, profil gruby dwuwypukły.

11) P. W. S. 4 fabryki samolotów w Białej Podlaskiej.

12) Awionetka konstr. Wigury Rogalskiego, parasol. Wadą aparatu jest przymocowanie skrzydła za wysoko nad kadłubem co zwiększa ciężar i szkodliwy opór, prócz tego jest niekorzystnem dla stateczności i zwrotności aparatu.

13) Awionetka Skraby.

14) Awionetka konstrukcji Offierskiego (udziału nie brała).

15) D. K. D. 4 B-ci Działowskich, tego samego typu co № 7, lecz z silnikiem mocniejszym — Siemens i Halske 55 M. K.

16) R. W. D. Sekcji Lotniczej.

W dniu 4 b. m., o godz. 12-ej, w lokalu Instytutu Aerodynamicznego zostały ogłoszone wyniki konkursu awionetek oraz odbyło się rozdanie nagród i dyplomów uczestnikom II-go Polskiego Konkursu Awionetek.

Uroczystość tę zaszczycił swoją obecnością Pan Minister Komunikacji inż. Kühn.

I-ą nagrodę przyznano awionetce № 15 „D. K. D. 4.“ B-ci Działowskich (495,9 punkt. dod.).

II-gą nagrodę awionetce № 10 „Orkan II“ Grzmilasa (470,2 punkt. dod.).

III-ą nagrodę awionetce № 3 „Mielec“ B-ci Działowskich (448 punkt. dod.).

IV-tą nagrodę awionetce „P. S. 1“ inż. Praussa (443,7 punkt. dod.).

1.500 zł. za najlepsze lądowanie, awionetkom konstr. p. Skraby i inż. Zalewskiego (a 750 zł.).



P. ANTONI MROCZKOWSKI

pilot awjonetki „Ptapta“ skonstruowanej przez pp. Dąbrowskiego i Uszackiego w fabryce Plage i Laśkiewicz w Lublinie, zdobył I nagrodę za szybkość, na II Ogólno-polskim Konkursie Awjonetek L. O. P. P. w Warszawie.

1.000 zł. za pomysłową konstrukcję awionetki „R. W. D.“ przyznano konstruktorom Sekcji Lotniczej Pol. Warsz. pp. Rogalskiemu, Wigurze i Drzewieckiemu.

Po 500 zł. otrzymali konstruktorzy awionetek № 1, 6 i 10.

AEROKLUBY AKADEMICKIE

Młodzież akademicka w szeregach lotniczych.

Powstały niedawno Aeroklub Akademicki kończy szkolenie pierwszej partji pilotów.

Szybko i bez rozgłosu wzniesiono na odstąpionym przez wojsko odcinku lotniska cywilnego hangar, mogący pomieścić 6-8 samolotów, budynek na warsztat, kancelarję i mieszkanie dla mechanika, przy poparciu finansowem L. O. P. P. wyremontowano własnemi siłami otrzymane od wojska stare „Caudron'y“, na których odbywają się loty i praca zawrzała. Dziś lotnisko cywilne kipi życiem, od rana do zmierzchu uwijają się po nim akademicy.

Loty szkolne, któremi kieruje p. Jerzy Widawski, znany z czasów wojny pilot-instruktor, odbywają się regularnie, od połowy czerwca w godzinach, 5 m. 30 — 8 rano i 6-7 wieczór. Dotychczas bez najmniejszego uszkodzenia ludzi i maszyn. Uczniowie mają średnio po 60 „dubli“ i bliscy są już „wylaszowania“. Szkoli się narazie pierwsza grupa, 6 osób, a mianowicie pp. Jagoszewski, Janiszewski, Łyżwański, Sienkiewicz, Trzetrzewiński i Wolański.

Prace terenowe i inne nie wymagające kwalifikacyj, przeprowadza członkowie klubu sami,

bezinteresownie, to też w budżecie znajdujemy tylko sumy na materjały pędne, części zamienne, remont, pensja dla instruktorów i mechanika. Koszt wyszkolenia jednego ucznia, poza konserwacją samolotów, obliczony jest na 1,200 zł.

Aeroklub Akademicki w Warszawie liczy obecnie 105 członków, budżet na 1-sze półrocze 1928 wyraził się sumą 32,150 zł. Na wpływy składają się: subsydjum L. O. P. P. Ministerstwo Komunikacji (na materjały pędne), oraz wpływy własne, ze składek i imprez, przekraczające bardzo poważną, jak na organizację akademicką, sumę 5,000 zł. Klub rozporządza 3-ma samolotami szkolnemi „Caudron G 3" z silnikami „Rhone 80 KM", oraz 1 awjonetką.

Zarząd A. A. W. tworzą pp. Jerzy Osiński, redaktor „Młodego Lotnika" — prezes, K. Jagoszewski i J. Sienkiewicz-vice-prezesi, J. Matysiak —sekretarz, T. Gryżewski—skarbnik, J. Widawski — kier. sekcji szkolnej, inż. S. Czyżewski — kier. sekcji technicznej, oraz mjr. Rutkowski, K. Muszałówna, W. Korbel — i K. Trzetrzewiński — członkowie.

W skład rady klubu, która nadzoruje działalność zarządu wchodza: pułk. Rayski, wojew. Jaroszewicz, prof. Witoszyński, prof. Mokrzycki, prof. Piużański, pułk. Sendorek, inż. Rudziński, dr. Vacqueret, mjr. Kwieciński i dyr. Rumbowicz.

Głównym celem klubu jest szkolenie członków na pilotów. W roku bieżącym zamierzone jest wyszkolenie 20 uczniów. Prócz tego prowadzi klub pracę propagandowa na terenie młodzieży.

Przeszkodą dla rozwoju klubu jest brak samolotów. Posiadane płatowce szkolne, Caudron'y, pominąwszy, że są starego typu i poważnie zużyte, wystarczą zaledwie na wyszkolenie pierwszej grupy uczniów. Rozpoczęcie szkolenia dwóch grup następnych zależy od otrzymania Hanriotów, szkolnych maszyn wojskowych, które są już Aeroklubowi przez Szefa Depart. obiecane.

Aeroklub Akademicki w Warszawie powstał w listopadzie r. z. z inicjatywy Redakcji „Młodego Lotnika". Równolegle z klubem warszawskim pracuje A. A. we Lwowie i A. A. w Krakowie. Organizuje się klub w Poznaniu.

Aeroklub Krakowski rozpoczął szkolenie 6-ki na Hanriotach, prócz tego odbywa loty propagandowe na samolotach L. O. P. P.

Aeroklub Lwowski zorganizował w czerwcu wyprawę szybowcową, na której prezes klubu, p. Grzeszczyk, pobił polski rekord lotu szybowego.



Jagienka z pod Lublina.

Polonia Restituta.

Padł ostatni strzał... Dym wlecze się jeszcze..
Potok krwi świeżej nie wysechł na polu
A już się wznoszą mury Kapitolu
I dumny sztandar na szczycie szeleszcze.
Człowiecze serca co konały z bolu
Zrzuciły jarzma torturowe kleszcze!
I popłynęła hen, radosna nuta:
Vivat, Polonia! Vivat Restituta!

— — — — — — — — — — —

I choć nie zawsze zgodne dłonie bratnie —
Wzniosły się przecież razem ku robocie,
Aby graniczne rozplątywać matnie,
W trudzie Tytanów, w krwawym czoła pocie!
Dając na stawkę wysiłki ostatnie —
Wytrwały w dziadów swych rycerskiej cnocie —
I zwyciężywszy wroga próby liczne —
Hardo zatknęły wkrąg słupy graniczne!

Wówczas od Niemna aż do szarej Wisły,
Od chyżej Warty, aż po śląską Odrę,
Lechickie serca radością rozbłysły,
Wielbiąc w zwycięstwie łaski Boga szczodre!
Koszmary przeszłych dni, jak bańka prysły...
Spokój obrócił na nas oczy modre...
A łopoczący dumnie Orzeł Biały
Nie dał nam ustać w pracy dla swej chwały!

— — — — — — — — — — —

Rewja. Młodzieży zastęp kroczy przodem...
Jak okiem sięgnąć! chorągiewki... twarze...
Przyszła moc Polski w pokoleniu młodem,
Przez teraźniejszość złożona Jej w darze!
Za nimi — wojsko zbrojnym korowodem
Idzie — składając życie na Ołtarze...
Błyszczą lampasy, akselbanty, kaski,
Wspomnienia słońca i Najwyższej łaski!

A nad tą armją siły i mądrości,
Co tak swą polskość zaznacza na ziemi,
Jak opiekunka — z chmurnej wysokości —
Zatacza koła skrzydłami jasnemi,
Zarówno strzegąc miast i cichych włości
Swem bohaterstwem i cudami swemi —
Szumna i straszna dla wszechwrogów świata,
Nasza ostoja — flotylla skrzydlata!

I patrzy dumnie w zrumienione zorze,
Że jak ptak wzniosła się w podniebne sfery...
A dołem — fala toczy polskie morze,
Szumiąc pieśń statkom z pod polskiej bandery.
I wszystko wielbi wkrąg wyroki Boże
Co uświęciły prace nowej ery...
A w sercach śpiewa hosanna bezmierna:
Vivat Polonia! Vivat in aeternam!

Pierwsza Szkoła Pilotów Cywilnych

stanie w Radomiu staraniem L.O.P.P.

Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Kielcach w porozumieniu z władzami centralnemi Ligi, przystępuje do wielkiego dzieła, które ma wypełnić dotkliwy dotychczas brak w Polsce fachowego personelu lotniczego, którego zapotrzebowanie rośnie z dnia na dzień wraz z rozwojem lotnictwa, tak że istniejące wojskowe szkoły pilotów nie są już w stanie zaspokoić wszystkich potrzeb.

Staraniem L.O.P.P. ma powstać w Radomiu pierwsza w Polsce Cywilna Szkoła Pilotów, przyczem fundusze potrzebne mają być uzyskane z wielkiej loterji fantowej organizowanej przez Komitet Wojewódzki L.O.P.P. w Kielcach.

W sprawie tej Zarząd Główny Ligi wydał do społeczeństwa następującą odezwę:

OBYWATELE!

Młode lotnictwo polskie próbuje swych skrzydeł w wielkim „wyścigu pracy" narówni z innemi dziedzinami życia państwowego.

Zarówno nasze położenie geograficzne jak i wszechstronne znaczenie tego potężnego nowoczesnego środka komunikacji nakazuje nam dotrzymać kroku w ogólnym rozwoju lotnictwa.

Dokonana już przez nas praca, dzięki zrozumieniu społeczeństwa, jest ogromna, kraj pokrywa się siecią lotnisk, powietrznym żeglarzom dają przytułek coraz liczniejsze hangary, polski typ płatowca i silnika zdobywają sobie prawo obywatelstwa w powietrznych turniejach, twórcza myśl polska utrzymuje naukowe warsztaty pracy w instytutach aerodynamicznych i badań lotniczych, które powstają dzięki ofiarności i inicjatywie publicznej w pełnym zrozumieniu, że obrona i rozbudowa państwa nowoczesnego musi być udziałem każdego obywatela.

Zdając sobie sprawę z uzyskanego już dorobku, nie możemy ani na chwilę w niej ustać wobec oczekującego nas jeszcze i stale rosnącego jej ogromu. I dziś oto przystępujemy do budowy własnej szkoły pilotów, aby dać możność przysposobienia rezerw lotniczych, aby zapewnić stały dopływ cywilnych pilotów do rozwijających się linji komunikacyjnych.

Szkoła cywilnych pilotów w Radomiu na terenie kieleckiego Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. Realizując tą część programu z ramienia Zarządu Głównego L.O.P.P., Kielecki Komitet Wojewódzki organizuje wielką loterję lotniczą, z której dochód będzie przeznaczony na budowę pierwszej cywilnej szkoły pilotów, jako samodzielnej placówki L.O.P.P.

Loterja zakrojona jest na wielkę skalę — wypuszczonych zostaje 1.000.000 losów po cenie 1 zł. Największa wygrana wartości 150.000 zł., wśród wygranych znajdują się auta, motocykle, urządzenia pokojowe, narzędzia rolnicze, radjowe, sportowe i t d.

Ciągnienie odbędzie się dnia 15 marca 1929 roku.

Obywatele! śpieszcie po losy bo czas nagli, a potrzeby wielkie. Wykupione przez Was losy — to wielka wygrana Polski w wielkich zawodach o prawo bytu w Rodzinie Narodów. Obywatele! ofiarność Wasza nie słabnąca—to wzmocnienie fundamentów wielkiej naszej Ojczyzny.

Popierajcie Wielką Loterję Lotniczą.

Zarząd Główny L.O.P.P.
Warszawa

U nas i zagranicą.

POLSKA.

Świetny lot propagandowy pułk. Ocetkiewicza. W czasie trwania Tygodnia Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej t. j. od dnia 2—9 września, pułk. Ocetkiewicz sekretarz Komitetu Wojew. L. O. P. P. w Kielcach i jednocześnie pierwszy w Polsce pilot — amator odbył lot propagandowy dookoła Polski—odwiedzając kolejno wszystkie Komitety Wojewódzkie. Szczegóły lotu podawała prasa codzienna, są więc one znane naszym czytelnikom. Na tym miejscu przytoczymy pokrótce kronikę tego świetnego lotu.

2 września: Kielce—Kraków— Katowice
3 „ Katowice—Łódź—Poznań
4 „ Poznań—Toruń—Warszawa
5 „ Warszawa—Lublin—Lwów
6 „ Lwów—Stanisławów—Tarnopol
7 „ Tarnopol—Łuck—Brześć n/Bugiem
8 „ Brześć n/Bugiem—Lida—Wilno
9 „ Wilno—Białystok—Warszawa.

Lot został dokonany na skutek inicjatywy Komitetu Woj. L. O. P. P. w Kielcach i za aprobatą Zarządu Głównego L. O. P. P. Trasa raidu wynosiła zgórą 3000 km.

Ppłk. Ocetkiewicz odwiedził wszystkie Komitety Woj. L. O. P. P., dziennie oblatując dwa Komitety i przebywając przeciętnie 380 km.

Lot dokonany był na samolocie własności Komitetu Woj. L.O.P.P. w Kielcach—Albatros B2 z siln. Mercedes 160 MK. Zarząd Główny L. O. P. P. subsydjował lot przez dostarczenie materjału pędnego i smarów, jak też niezbędnych części zapasowych, zaś Kielecki Komitet Woj. — utrzymania dla pilota i mechanika.

Ppłk. Ocetkiewiczowi towarzyszył w locie mechanik Lange, który, niestety, uległ w Wilnie przykremu wypadkowi, mianowicie, zapuszczając motor dla próby, został uderzony przez śmigło i cudem wprost ocalał, wskutek silnego ciosu wzdłuż twarzy tracąc jedynie kilka zębów.

Lot odbywał się bez względu na pogodę, która na ogół sprzyjała, z wyjątkiem trasy Kielce—Kraków, przyczem całą trasę ppłk. Ocetkiewicz obleciał, lecąc według busoli.

Poświęcenie lotniska i hangaru L. O. P. P. w Częstochowie. Dnia 16 września r. b. odbyła się w Częstochowie niezwykle piękna i podniosła uroczystość poświęcenia lotniska i hangaru L. O. P. P.

W obecności tysięcznych rzesz publiczności oraz przedstawicieli władz centralnych z Warszawy i miejscowych poświęcenia dokonał ks. prałat Mirecki.

W uroczystościach wzięło udział 21 samolotów wojskowych i cywilnych, które następnie wśród entuzjazmu zgromadzonych wykonały efektowne ewolucje powietrzne nad miastem.

„Krzyże Zasługi" na piersiach Idzikowskiego i Kubali. Polscy bohaterowie pierwszej próby przelotu Atlantyku majorowie Idzikowski i Kubala zostali udekorowani po przybyciu do Warszawy złotemi „Krzyżami Zasługi" przez szefa Depart. Lotnictwa M. S. Wojsk. pułk. Rayskiego.

ROSJA.

Moskiewski zlot gwiazdzisty. W czerwcu roku bieżącego władze sowieckie poddały ciekawemu egzaminowi praktycznemu pilotów i obserwatorów, którzy ukończyli wyszkolenie w ciągu dwóch lat ubiegłych. Chodziło o zlot kilkunastu samolotów z rozmaitych miast Rosji europejskiej do Moskwy wzdłuż wykreślonych tras i w wyznaczonym czasie. Wyznaczono obowiązkową wysokość lotu — 3000 m., oraz obowiązek przelecenia nad punktami kontrolnemi na wysokości 1500 m lub niżej, zależnie od warunków atmosferycznych. Samoloty musiały wystartować z pełnem obciążeniem, Załogi otrzymały mapki synoptyczne przebiegu pogody na najbliższe sześć godzin, prócz tego mogły się informować w tej sprawie, do ostatniej chwili odlotu, telegraficznie. Wszystkie samoloty miały barografy, kontrolujące spełnienie warunków. Pogoda była przeważnie wietrzna, dżdżysta. Sprawozdanie sowieckie stwierdza, że wynik zlotu był w 84-ch procentach pomyślny. Danych szczegółowych sprawozdanie jednak nie podaje.

Był to drugi większy przelot w roku bieżącym. Pierwszy odbył się w maju i wzięły w nim udział wodnosamoloty. Przebyto wtedy, w ciągu dni czterech drogę z Sewastopola przez Stalingrad, Kazań i jezioro Oniega do Leningradu.

STANY ZJEDNOCZONE.

Liczba samolotów w Stanach Zjednoczonych. Stany Zjednoczone posiadają 3230 samolotów. Główne zaś potęgi lotnicze Europy, t. j. Anglja, Niemcy, Francja i Włochy, posiadają razem tylko 1877. Produkcja roczna Ameryki wynosi 5200 sztuk samolotów rocznie, czyli że niedługo samolot w Ameryce może stać się takim samym przedmiotem pierwszej potrzeby, jakim jest już samochód, który w jednym ze stanów przypada w stosunku jednej maszyny na pięciu mieszkańców.

WŁOCHY.

Włosi przodują w rekordach. Należy oddać sprawiedliwość wojskowym lotnikom Italji: w ostatniach czasach stanęli na czele w walce o ostateczne zdobycie powietrza. Wystarczy wymienić zdobyte rekordy: szybkości, wysokości, długotrwałości i wreszcie odległości lotu w obwodzie zamkniętym. A pozatem lot okrężny 60-ciu wodnosamolotów w formacji zwartej nad Morzem Śródziemnem z gen. de Pinedo na czele, dalej loty eskadrowe z Włoch do kolonij afrykańskich, lot grupowy na tradycyjny pokaz lotniczych sił armji angielskiej w Hendon pod Londynem, wreszcie przelot rekordowy do Ameryki Południowej.

Jedynem niepowodzeniem w pracy lotnictwa włoskiego jest zakończenie wyprawy polarnej gen. Nobile Nie zmniejsza to jednak swoistego uczucia niepokoju, który wobec tych wyczynów zaczyna się wkradać w serca sąsiadów Italji.

ANGLJA.

Rekord długotrwałości lotu dla awjonetek. Ustanowił kpt. Broad, pozostając z 16-go na 17-ty sierpnia dokładnie 24 godz. w powietrzu. Jest to pierwszy rekord oficjalny tej kategorji.

Lot odbył się nad lotniskiem w Stag Lane. Samolot — Gipsy-Moth. Dotychczas najdłużej pozostawał w powietrzu lotnik Hinkler podczas swego pierwszego lotu do Australji na początku r. b. Na maszynie kpt. Broad'a wziął dnia 25 lipca rekord wysokości dla awjonetek dwumiejscowych kpt. G. de Havilland.

Samolot redakcyjny zamówił sobie bogaty dziennik angielski, „Daily Mail". Jest to sześcioosobowa maszyna, wyposażona między innemi również w ciemnię fotograficzną.

CZECHOSŁOWACJA.

Powodzenie silników czeskich Lotniczy przemysł czeski rozwija się stale, zdobywając coraz nowe rynki zbytu w Europie. Dalszym etapem powodzenia, jakiem się cieszą czeskie wytwórnie lotnicze zagranicą, jest fakt zakupienia od firmy czeskiej Walter'a licencji na fabrykację w Stanach Zjednoczonych przez zakłady „Spartan Aircraft Company" silników powyższej firmy.

FRANCJA.

Francja organizuje lotniczą komunikację nocną. Od pewnego już czasu prowadzone są próby zaprowadzenia regularnej komunikacji nocnej na linjach, rozchodzących się ze stolicy Francji do Londynu, Strasburga i Marsylji. Obecnie podobne próby podjęło na własną rękę towarzystwo Bréguet. Z ramienia zaś władz wojskowych studjował tę sprawę w Stanach Zjednoczonych gen. Boucabeille.

Jak wiadomo, Amerykanie przystąpili pierwsi do realizacji nieprzerwanej komunikacji lotniczej przez okrągłą dobę. W Stanach Zjednoczonych istnieje już 2500 km. szlaku nocnego, na którym latarnie umieszczono miejscami stosunkowo gęsto, bo co 25 km. Z krajów europejskich zaś Niemcy, mogą się wykazać najlepszemi wynikami w tej dziedzinie.

Przewóz poczty między Europą a Ameryką został przyśpieszony o 48 godzin. Wspominaliśmy już o widokach na znaczne skrócenie podróży morskich za pomocą samolotów, startujących z okrętów transatlantyckich w końcowym okresie podróży. Pewna francuska linja okrętowa zrealizowała obecnie ten pomysł w zastosowaniu do przewozu poczty, zyskując w ten sposób 48 godzin oszczędności na czasie. Użyty samolot jest amfibją firmy Liogé & Olivier. Okręt—transatlantycki „Ile de France" Pilot-por. Demougeot.

Dostojnik kościoła w samolocie na katedrą w Reims. W czasie ostatnich zawodów sportowych w Reims, w jednym z latających nad miastem pasażerskich Farman'ów, znajdował się 86-cio-letni kardynał Lucon w towarzystwie dwóch księży. Kardynał oglądał z zadowoleniem z wysokości 2000 m katedrę, siedzibę biskupią i swój własny ogródek.

25 LAT TEMU



Dnia 17 go grudnia 1903 roku uniósł się po raz pierwszy w świecie samolot Braci Wright, jako maszyna cięższa od powietrza, poruszany silnikiem spalinowym. Ilustracja przedstawia ten pierwszy lot, który był chwilą narodzin lotnictwa współczesnego.

NIEMCY.

Międzynarodowa wystawa lotnicza w Berlinie. Bardzo interesująco zapowiadająca się wystawa w Berlinie, t. zw. ILA (Internationale Luftfahrt Ausstellung), odbyła się w dniach od 7-go do 28 października r.b. Ostatnia ILA miała miejsce w r. 1911 we Frankfurcie nad Menem. Było tam wtedy najwięcej sterowców: Zeppelin, Parseval, Gross, Glueck i innych, należących dziś do przeszłości, jednak świadczących do dzisiaj o olbrzymiej energji, wkładanej od dawna przez Niemców w rozwój lotnictwa, i o gruntownem zrozumieniu jego znaczenia dla przyszłości narodu.

Ambicje transatlantyckie. Dnia 19 lipca r. b. odbyły się chrzciny nowego sterowca niemieckiego, który po szeregu prób naprzód nad Europą wyruszył następnie do Ameryki. Sterowcowi nadano nazwę „Hrabia Zeppelin" L. Z.—127. Sterowiec może zabrać dwudziestu pasażerów, dwadzieścia sześć osób załogi, oraz piętnaście ton bagażu, towaru i poczty. Sterowiec posiada 5 silników. Lot przez ocean trwał 112 godzin, wobec czego należy uważać na zupełnie nieudany, bowiem istnieje już okręt, który przestrzeń tę przebywa w 108 godzin.

Do lotu transatlantyckiego, przygotowuje się pozatem znany rekordman, J. Risticz, z von Bentheim'em. Użyty samolot ma być Junkersem, identycznym z transatlantyckim „Bremen'em" i ma nosić nazwę „Europa". Wreszcie projektowany jest też przelot Atlantyku przez E. Udet'a na 150-osobowym Rohrbachu.

Lotnicze Week-End'y. „Week-end", słowo nie mające polskiego odpowiednika, jest to godny naśladowania zwyczaj angielski, polegający na spędzaniu wolnego po pracy czasu w soboty i niedziele („week end", czytaj: uik-end, oznacza dosłownie „koniec tygodnia") na łonie przyrody. Otóż niemiecka linja lotnicza, t. zw. Luft-Hansa, zorganizowała week-end'y dla berlińczyków. Za 165 marek można szybko i wygodnie przelecieć na samolotach Luft-Hansy ze stolicy Niemiec do Gdańska, a stamtąd autobusem na plażę sopocką. W powyższej opłacie mieści się również należność za hotel i stołowanie.

Kronika Wojewódzka.

Lublin.

Zapowiadany oddawna Tydzień Lotniczy, organizowany przez Lub. Komitet Miejski L. O. P. P., który rozpoczął się efektownym lotem nocnym, wywołał w mieście ogólne zainteresowanie się i żywe poparcie akcji Ligi przez społeczeństwo lubelskie.

Zapowiedziany nocny lot nad miastem zwabił w godzinach wieczorowych na ulice miasta tysiące mieszkańców, którzy oczekiwali z niezwykłem zainteresowaniem rozpoczęcia imprezy. Około godz. 8 wiecz. ukazał się nad miastem oświetlony reflektorem samolot, należący do eskadry propagandowej Komitetu, pilotowany przez p. Szulczewskiego.

W ciszy wieczornej rozległ się warkot motoru, a ciemności raz po raz były rozświetlane barwnemi snopami rakiet.

Po półgodzinnym locie nad miastem samolot wylądował szczęśliwie.

W niedzielę 7.IX od wczesnego rana na ulicach miasta, udekorowanych barwnemi plakatami i transparentami propagandowemi L.O.P.P. ruch panował niezwykły. Niezwykłem powodzeniem cieszyła się loterja fantowa, której bilety były poprostu rozchwytywane. Powodzenie loterji w znacznej mierze zapewniła ofiarność uproszonych pań, które z całem poświęceniem się prowadziły sprzedaż biletów w najruchliwszych punktach miasta. Największy ruch panował na placu Litewskim, gdzie w jednym specjalnie ustawionym namiocie została urządzona wystawa przeciwgazowa. W ciągu dwóch dni wystawę tę zwiedziło tysiące osób, przyczem przed wejściem do jej wnętrza tworzyły się stale długie szeregi osób czekających.

Na środku placu został ustawiony model samolotu naturalnej wielkości Potez VIII, który oglądany był przez wszystkich. Wieczorem namiot z wystawą, oraz samolot jak również gmach poczty iluminowany był elektrycznością. Szczególną uwagę zwracały pięknie wykonane inicjały L.O.P.P. na gmachu poczty.

W godzinach popoł. w parku na Bronowicach oraz na boisku Sokoła zabawy ludowe z atrakcjami.

Zabawą na Bronowicach organizował Komdt. Straży ogniowej miejskiej wraz ze swymi podkomendnymi p. Lecewicz. Zabawę na boisku Sokoła p. Adolf Galant.

Ostatnie dni Tygodnia Lotniczego w Lublinie upłynęły pod znakiem niesłabnącego zainteresowania się społeczeństwa lubelskiego celami L.O.P.P. Dnia 8 września r. b. na boisku Sokoła w godzinach popoł. odbył się efektowny pokaz ataku gazowego na miasto, który zgromadził tłumy publiczności. Atakiem kierował kpt. Lalko, który wygłosił jednocześnie interesującą prelekcję o grozie wojny chemicznej, następnie z samolotu eskadry propagandowej Komitetu Woj. zostały rzucone worki z piaskiem, imitujące bomby, jednocześnie na ziemi zostały rzucone granaty dymne, oraz zapalone świece.

Podczas ataku zostało zademonstrowane ratownictwo zatrutych gazami z udziałem samochodów sanitarnych. W niedzielę, dnia 9 września r. b., tak samo jak i w sobotę, lokale publiczne odwiedził koncert lotny z udziałem zaproszonych sił artystycznych. Szczególnie oklaskiwane były występy p. Jerzego Jarugi (Jerzy Halski), który z uczuciem i prawdziwym artyzmem wypowiedział piękne utwory poetyckie o treści lotniczej. Pozatem w koncertach przyjmowali udział p. Bartosiewiczówna, Markowski, Wieluński, oraz p. Józef Sadowski. Akompanjował na fortepianie p. Stefan Borkowski.

Podkreślić należy pełną poświęcenia pracę kierownika zespołu p. Jerzego Jarugi, oraz pp. St. Markowskiego i Józefa Sadowskiego, którzy zaofiarowali swą pomoc i udział w koncertach zupełnie bezinteresownie, przyczyniając się w znacznej mierze do poważnego wyniku finansowego imprezy.

Czysty zysk bowiem z koncertów wyniósł 426 zł. 96 gr.

Wyrazy uznania należą się również paniom kwestarkom i kwestarzom, którzy towarzysząc koncertom przeprowadzili zbiórkę do puszek.

W sobotę, 7 września r. b. w salach Kasyna Garnizonowego odbył się dancing lotniczy, który zgromadził elitę towarzyską naszego miasta. W serdecznym i pełnym beztroskiej zabawy nastroju goście spędzili szereg nacechowanych staropolską gościnnością chwil, z żalem

opuszczając gościnne progi Kasyna. Zabawa zawdzięcza swoje powodzenie niestrudzonej pełnej poświęcenia się pracy pań: płk-wej Rudnickiej, płk-wej Kocowej i kpt-wej Kosińskiej, które nie szczędziły trudu, aby impreza wypadła jaknajlepiej.

W niedzielę na ulicach miasta odbyła się sprzedaż metalowych znaczków L.O.P P. która udała się znowu dzięki dzięki należytej organizacji takowej przez p. płk-wą Rudnicką przy wydatnym współudziale żon wojskowych 2-go dyonu samochodowego, oraz p. Haliny Turczynowiczówny.

Garwolin.

W dniu 9 września r. b. rozpoczął się Tydzień lotniczy w Garwolinie i powiecie garwolińskim.

Celem spopularyzowania akcji Tygodnia w dniu tym wystartowali do Garwolina na samolocie Potez VIII należącym do eskadry propag. Komitetu Woj. pp. Radomski i Szulczewski. Samolot po wylądowaniu w Garwolinie został owacyjnie powitany przez zgromadzoną na lotnisku ludność, oraz przedstawicieli Komitetu Pow. L.O.P.P. i Koła Miejscowego w Garwolinie.

W godzinach popoł. odbyły się loty pasażerskie w liczbie 13 tu. Poczem samolot powrócił do Lublina.

Siedlce.

W dniu 15 września r. b. rozpoczął się w Siedlcach doskonale zorganizowany przez tamt. Komitet Pow. L.O.P.P. Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Program Tygodnia, ułożony niezwykle pomysłowo i w ścisłym porozumieniu z Komitetem Woj. L.O.P.P. w Lublinie, został całkowicie zrealizowany, budząc w mieście ogólne zainteresowanie.

Tydzień rozpoczęto w sobotę dnia 16 września r. b. wieczorem capstrzykiem młodzieży szkolnej, która przedefilowała przez miasto przy dźwięku orkiestr. W godz. popoł. tegoż dnia rozpoczęły się na placu Lesera, obok koszar Kilińskiego, loty pasażerskie dla publiczności, które cieszyły się niezwykłem powodzeniem. Samolot propagandowy L. O. P. P. pilotowany przez p. Szulczewskiego w ciągu trzech dni odbył w Siedlcach 36 lotów pasażerskich.

W niedzielę dnia 16 odbył się niezwykle sprawnie zorganizowany alarm gazowy w mieście.

O godz. 3-ej popoł. ogólne poruszenie w mieście wywołały dźwięki syren fabrycznych, które sygnalizowały mieszkańcom atak lotniczy. Jednocześnie nad miastem począł krążyć samolot, rzucając szereg „bomb". Nadlatujący samolot został ostrzelany przez oddziały 9 p. a. c. przy współudziale piechoty z karabinami maszynowemi. Jednocześnie w szeregu punktach miasta zostały zapalone świece dymne, tworząc chmury dymu, wśród których uwijały się postacie strażaków i młodzieży szkolnej zaopatrzonych w maski, prowadzących akcję ratowniczą.

Atak gazowy wywołał w mieście zrozumiałe wrażenie.

Tegoż dnia o godz. 6-ej popoł. na lotnisku odbył się pokaz wojny gazowej, w której wzięły udział oddziały 22 p. p. wyposażone w sprzęt przeciwgazowy. Jednocześnie zostały wyrzucone granaty łzawiące, celem zademonstrowania ich działanla. Na lotnisku w specjalnie ustawionym namiocie została umieszczona w ciągu trzech dni wystawa przeciwgazowa, którą zwiedzały setki osób. Oprócz powyższych imprez w mieście została zorganizowana zbiórka przy stolikach oraz wyświetlany był film propagandowy w kinie „Światowid".

Podkreślić należy obywatelskie stanowisko właścicieli kin w Siedlcach, którzy zaofiarowali czysty dochód z przedstawień w kinach na rzecz L.O.P.P., a jednocześnie wyrazili zgodę na opodatkowanie biletów w czasie Tygodnia Lotniczego.

Całość Tygodnia wywarła jaknajlepsze wrażenie, przyczem zawdzięczać to należy w znacznej mierze pełnej poświęcenia pracy członka zarządu Komitetu Pow. L.O P.P. w Siedlcach p. Józefa Rytla, który nie szczędząc trudu przyjął na swe barki gros obowiązków, wywiązując się z nich ku ogólnemu zadowoleniu.

Najlepszym sprawdzianem należytej organizacji imprez jest czysty dochód osiągnięty z Tygodnia, który prawdopodobnie przekroczy sumę trzech tysięcy złotych.

Z ramienia Komitetu Woj. L.O.P.P. w czasie Tygodnia w Siedlcach bawili Szef Propagandy ppłk. Rudnicki i p. Zygmunt Radomski.

Lubartów.

W dniach od 24 września do 30 września r. b. odbył się Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej na terenie Lubartowa i powiatu, organizowany przez tamt. Komitet Pow. L O.P.P.

Na program Tygodnia złożyło się szereg imprez propagandowo - dochodowych w których wzięła udział ludność miasta i okolic.

W czasie Tygodnia w kinie wyświetlany był film propagandowy p. t. „Silne lotnictwo — to silna Polska", a jednocześnie w sali Rady Miejskiej w Lubartowie odbyła się wystawa przeciwgazowa, licznie zwiedzana przez publiczność. Objaśnień na wystawie udzielali p. Wanda Śliwina, oraz p. Janusz Lange, którzy w czasie Tygodnia z całym poświęceniem się współpracowali w organizacji imprez, zapewniając im powodzenie.

Na zakończenie Tygodnia, w dn. 29 września b. r. na placu miejskim pod Lubartowem odbył się niezwykle efektowny pokaz wojny gazowej, którym kierował osobiście Szef Propagandy ppłk. Rudnicki. W pokazie wziął udział samolot eskadry propagandowej Komitetu Wojewódzkiego oraz oddziały wojskowe z Lublina.

Na pokazie zgromadzona licznie publiczność z zainteresowaniem śledziła atak gazowy i ratownictwo zatrutych.

Całość wypadła niezwykle interesująco wywierając duże wrażenie na obecnych.

Janów Lub.

Na terenie Janowa Lub. i powiatu Tydzień L.O.P.P. odbył się w czasie od 16—23 września r. b.

W niedzielę, dn. 23 września r. b. na zakończenie Tygodnia odbyły się w Janowie Lub. loty propagandowe, które cieszyły się niezwykłym powodzeniem. W lotach wziął udział samolot eskadry propagandowej Komitetu Woj. Potez VIII, pilotowany przez p. Jamesa Worledge'a, z ramienia Komitetu Woj. w Janowie był obecny p. Zygmunt Radomski. Na lotnisku tuż pod miastem w godzinach popoł. odbyło się 16 lotów pasażerskich, poczem wobec zgromadzonych na lotnisku tłumów p. Worledge wykonął szereg efektownych akrobacji powietrznych, budzących prawdziwą sensację. Wieczorem w sali gimnazjum w Janowie odbył się odczyt o lotnictwie, zadaniach i celach L.O.P.P., wygłoszony przez p. Radomskiego. Odczytu wysłuchała młodzież gimnazjum oraz nauczycielstwo z dyr. Jaworskim na czele i licznie zgromadzona inteligencja.

Należy zaznaczyć, że przy gimnazjum w Janowie istnieje Koło szkolne młodzieży, którego celem jest zdobywanie wiedzy lotniczej przez urządzenia stałych pogadanek oraz wygłaszanie referatów opracowywanych przez uczniów pod kierunkiem dyr. Jaworskiego.

Prace Komitetu Pow. w Janowie Lub. nabierają coraz większego rozmachu i jest nadzieja, że Komitet ten niezadługo stanie w rzędzie najlepiej zorganizowanych w wejewództwie. Podkreślić należy na tym miejscu wysoce ofiarną pracę członków Zarządu Komitetu, a przedewszystkiem panów dr. Ościaka, p. Prezesa Wasilewskiego, oraz sekretarza Komitetu, p. Jeża, którzy nie szczędza trudu, aby na powierzonym Im terenie jaknajmocniej ugruntować organizację Ligi. Wynikiem tej pracy jest ostatni Tydzień Lotniczy i jego doskonałe wyniki finansowe.

W sobotę, d. 22 września r. b. odbyły się loty propagandowe w Annopolu, pow. janowskiego, organizowane również przez Komitet Pow. L.O.P.P. w Janowie. W lotach wziął udział wodnopłatowiec Komitetu Wow. „Lubliniak", pilotowany przez p. Worledge, który wodował na Wiśle. Jednocześnie do Annopola, gdzie z ramienia Komitetu Woj. bawił Szef Propagandy płk. Rudnicki została przewieziona wystawa przeciwgazowa, zwiedzana licznie przez mieszkańców miasteczka. D. 24 września r. b. w Janowie wyświetlany był film propagandowy p. t. „Silne lotnictwo—to silna Polska".

Siemień (pow. Radzyń).

W dniu 30 września r. b. odbyły się we wsi Siemień pow. radzyńskiego loty propagandowe organizowane przez Lub. Komitet Woj. L.O.P.P. Jednocześnie w dniu tym staraniem tamt Koła gmin. L.O.P.P. i przy wydatnej pomocy prezesa Koła sekretarza gminy Siemień, p. Zarębskiego, zorganizowana była impreza dochodowa celem zebrania funduszów na cele L. O. P. P.

Całość, dzięki obywatelskiemu stanowisku gminniaków, którzy nie skąpili ofiar, w postaci fantów na loterję oraz pracy przy organizowaniu tejże, wypadła niezwykle okazale. Już od samego rana do Siemienia nadciągały liczne rzesze mieszkańców z okolicznych wiosek pragnących wziąść udział w imprezie.

W godzinach popoł. na przygotowanym lotnisku użyczonym łaskawie przez właścicieli majątku Siemień pp. Czarkowskich osiadł przybyły z Lublina samolot eskadry propagandowej Komitetu Woj. L.O.P.P. Potez, pilotowany przez p. Szulczewskiego entuzjastycznie powitany przez wszystkich. Następnie odbyły się loty pasażerskie, które, niestety, w tym dniu musiały zostać przerwane z powodu niepogody, tak, iż dalszy ciąg lotów odbyło się w poniedziałek. W niedzielę natomiast w przepełnionej sali remizy strażackiej odbyło się przedstawienie kinematograficzne, przyczem wyświetlany był film propagandowy „Silne lotnictwo—to silna Polska".

Po przedstawieniu przy dźwiękach orkiestry tańczono ochoczo do późnej nocy.

W dniu następnym w godzinach wieczorowych w tejże sali odbyła się prolekcja na temat obrony przeciwgazowej, przyczem obecni z zainteresowaniem oglądali wystawę przeciwgazową sprowadzoną na ten dzień do Siemienia.

Zarząd Koła Gminnego L.O.P.P. w Siemieniu zasługuje na tym miejscu na najwyższe uznanie za pracę, która tak piękne wydała wyniki, czysty dochód bowiem z imprezy przekroczył sumę 400 zł. a jednocześnie całość przyczyniła się znakomicie do spopularyzowania wśród ludności wiejskiej celów i zadan L.O.P.P. tak ważnych dla obrony Państwa.

W czasie imprez z ramienia Komitetu Wojewódzkiego L.O.P P. bawili w Siemieniu szef propagandy płk. Rudnicki oraz p. Zygmunt Radomski.



KOMUNIKAT Nr. 5.

OKÓLNIK L. 14.

W sprawie sprawozdań rocznych i zbiórki na fundusz obrony przeciwgazowej

Ze względu na zakończony rok pracy 1928 przypominamy o obowiązku sporządzenia przez wszystkie Komitety Pow. i Komisarjaty L.O.P.P. sprawozdań rocznych i nadesłania takowych wraz z saldami gotówkowemi znajdującemi się w dniu 31 grudnia 1928 r. w kasach w myśl art. 10 § 3 statutu L.O.P.P.

Sprawozdania te prócz omówienia pracy w okresie sprawozdawczym winny obejmować wszystkie wpływy w/g następującego podziału: 1) wpływy z wpisowego i składek członk., 2) wpływy z ofiar dobroczynnych, 3) z imprez, 4) z Tygodnia Lotnicz., 5) Różne. Od sumy w ten sposób uzyskanej należy odjąć wszystkie drobne wydatki z wyszczególniem na co zostały poczynione, następnie uwidocznić sumę przekazaną w okresie sprawozdawczym do Komitetu Woj. wreszcie ostateczne saldo przekazać również tamże. Pozatem należy w sprawozdaniu podać ilość członków rzeczywistych, popierających i dożywotnich. Zarząd Komitetu Woj. prosi o ścisłe zastosowanie się do powyższego ze względu na to, iż tylko tak ułożone sprawozdanie da możność zorjentowania się o całokształcie prac Komitetów Pow. i Komisarjatów L.O.P.P. i umożliwi należyte sporządzenie sprawozdania rocznego Komitetu Wojewódzkiego. Sprawozdania wyżej wymienione winny być nadesłane do Komitetu Woj. w terminie nieprzekraczalnym *do 4 lutego 1929 r.* przyczem zastosowanie się do termiu powyższego będzie dla Komitetu Woj. miarą sprawności organizacyjnej i poczucia obowiązkowości poszczególnych Komitetów, to też nie wątpimy, że termin ten będzie dotrzymany ze względu na interes Ligi, która musi u władz naczelnych złożyć swe sprawozdanie z całorocznej pracy.

Ze względu na to, że prace L.O.P.P. w okresie sprawozdaczym uległy poważnemu rozszerzeniu przez objęcie dziedziny obrony przeciwgazowej i w tym kierunku Liga nadal wydatnie pracować musi, wyłania się potrzeba zapewnienia sobie na ten cel odpowiednich funduszów, dlatego też wszystkie Komitety Pow. i Komisarjaty L.O.P.P. winny w najbliższej przyszłości przeprowadzić na swych terenach wraz z odpowiednią propagandą akcję zbierania funduszów na cele obrony przeciwgazowej. Należy zatem organizować w terminie możliwie najdogodniejszym zbiórkę publiczną i składanie ofiar na cele obrony przeciwgazowej zupełnie niezależne od dotychczasowych akcji lotniczych. Fundusze stąd uzyskane należy ulokować na odrębnych rachunkach, a wszelkie przekazy uzyskane z nich do Komitetu Woj. w Lublinie uskuteczniać na konto czekowe w P.K.O. 101.042 Fundusz Obrony Przeciwgazowej L.O.P.P. Lublin. Do akcji tej Komitet Woj. przywiązuje również duże znaczenie ze względu na to, iż w najbliższej przyszłości w miarę uzyskiwania odpowiednich funduszów, mamy zamiar zaopatrzyć poszczególne Komitety Pow. w sprzęt przeciwgazowy (maski, rozpylacze i ubrania przeciwiperytowe, aparaty tlenowe) oraz tablice poglądowe, które mogą służyć wyszkolonym już obecnie podinstruktorom jako niezbędna praca przy prowadzeniu przez nich akcji przeciwgazowej wśród ludności cywilnej. Wszelkich bliższych wskazówek w tym względzie Komitet Woj. udzieli na każde żądanie

Kurs Obrony Przeciwgazowej

dla podinstruktorów L.O.P.P. i int. P.C.K. na terenie Województwa Lubelskiego.

Celem należytej organizacji obrony przeciwgazowej wśród ludności cywilnej Zarząd Lub. Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. postanowił zorganizować szereg kursów instruktorskich, słuchacze których zaznajomiliby się ze sposobami obrony i ratownictwa przeciwgazowego.

W tym celu Komitet Wojewódzki L.O. P.P. nawiązał kontakt z oddziałem Lubelskim Polskiego Czerwonego Krzyża, do której to instytucji należy dziedzina ratownictwa i wspólnie z którą zorganizowano pierwszy taki kurs w Lublinie.

Kurs ten którego termin został ustalony na czas od 3-go do 15 grudnia r. b. będzie miał za zadanie przygotować podinstruktorów na poszczególne powiaty województwa z tem że absolwenci po ukończeniu kursu będą mogli z kolei organizować podobne kursy na terenach im podległych.

Inicjatywa Komitetu Wojewódzkiego została b. przychylnie potraktowana przez władze wojskowe, administracyjne, szkolne i samorządowe, które przyrzekły udzielić jej swego jaknajdalej idącego poparcia.

P. Wojewoda Lubelski przyrzekł łaskawie zainteresować kursem poszczególne Komendy Powiatowe P.P. oraz Wojewódzki Związek Ochotniczych Straży Pożarnej. P. ppłk. szt. gen. L. W. Koc — szef sztabu D. O. K. ze swej strony przyobiecał udział na kursie przedstawicieli Organizacji Wychowania Fizycznego i P. W., podobnie p. K. Pieracki — Kurator Okręgu Szkolnego Lubelskiego poparł zamierzenia Komitetu, zachęcając nauczycielstwo do udziału w kursie ze względu na jego wagę dla obrony państwa.

Prócz tego Komitet Wojewódzki zwrócił się ze specjalnym apelem do wszystkich Ko-

mitetów Powiatowych L.O.P.P. aby wysłały na kurs przynajmniej po 1 przedstawicielu, niezależnie od udziału w kursie przedstawicieli innych organizacji z powiatów.

Program kursu został ustalony jak następuje:

1)	Anatomja i fizjologja	5 g.
2)	Powstanie i rozwój broni chemicznej	3 "
3)	Bojowe środki chemiczne	5 "
4)	Technika walki gazowej	4 "
5)	Meteorologja	2 "
6)	Obrona indywidualna	4 "
7)	Obrona zbiorowa	3 "
8)	Organizacja drużyn przeciwgazowych	2 "
9)	Organizacja drużyn ratowniczych	1 "
10)	Transport chorych i rannych	2 "
11)	Udzielanie pierwszej pomocy zagazowanym	2 "
12)	Odkażanie przeciwiperytowe	1 "
13)	Obrona przeciwlotnicza (maskowanie i służba obserwacyjno-alarmowa)	2 "
14)	Pokojowe zastosowanie bojowych środków chemicznych	1 "
15)	LOPP jej cele zadania i organizacja	1 "
16)	P.C.K. jego cele zadania i organizacja	1 "
17)	Ćwiczenia z obrony przeciwgazowej	8 "
18)	Ćwiczenia z ratownictwa	4 "
19)	Pokaz dezynfekcji ciała, ubrań i bielizny w szpitalu Jana Bożego	2 "
	Razem	54 g.

Uroczyste otwarcie kursu odbyło się dnia 3-go grudnia w sali Rady Miejskiej w Lublinie. Na uroczystość przybyli zastępca Dowódcy O. K. II. gen. Plisowski, v.wojewoda Karasiński, v.prezes Woj. Zw. Straży Pożarnych dyr. Kwiatkowski, nacz. Włoskowicz, nadkom. Sobociński, mjr. Mirski-Woleński kier. Okr. W. F. i P. W. oraz przedstawiciele Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. z Dr. Stanisławem Bryłą jako prezesem na czele. Okręg. Lub. P. C. K. reprezentował Dr. M. Garbaczewski.

Przemówienie wstępne wygłosił prezes Dr. Bryła, wyrażając radość, że myśl zorganizowania Kursu który ma stworzyć zaczątki kadr instruktorskich w obronie przeciwgazowej znalazła tak żywe zainteresowanie, czego najlepszym dowodem jest ilość zapisanych na kurs kandydatów. Następnie Dr. Bryła wyraził podziękowanie p. Wojewodzie Lubelskiemu A. Remiszewskiemu, który jako prezes Woj. Zw. Och. Str. Pożarnych łaskawie poparł zamierzenie Komitetu Woj. L.O.P.P. delegując na kurs instruktorów pożarniczych z terenu całego Województwa, gen. Taczakowi Dowódcy O. K. II. oraz Szefowi Sztabu ppłk. Szt. gen. L. W. Kocowi za udzielenie wydatnej pomocy przy organizacji kursu, insp. Wiczyńskiemu Komendantowi Wojewódz. P. P. który delegował na kurs swych podkomendnych z terenu województwa, oraz wszystkim tym, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do zrealizowania zamierzonego przez L.O.P.P. celu.

Następnie zabrał głos p. wice-wojewoda lubelski W. Karasiński, który w przemówieniu swym wyraził podziękowanie Zarządowi Komitetu Wojewódzkiego za jego owocną i pożyteczną dla Państwa pracę, dzięki której L.O.P.P. na terenie Woj. Lub. wybiła się na czoło organizacji społecznych i składając życzenia słuchaczom aby jaknajwięcej wiadomości mogli zdobyć na kursie i użyć je następnie w pracy na swych terenach dokonał otwarcia kursu.

W dalszym ciągu przemawiali gen. Plisowski, zast. Dowódcy O. K. II., dyr. Kwiatkowski, oraz Dr. Garbaczewski.

Po zakończeniu części oficjalnej p. Zygmunt Radomski wygłosił referat organizacyjny, informując szczegółowo słuchaczy o warunkach ich pobytu na kursie i sposobie wykładów i ćwiczeń, w zakończeniu apelując do słuchaczy aby pilnie uczęszczali na wykłady i ćwiczenia i zdobyli możliwie jaknajwiększy zapas niezbędnych wiadomości.

Dnia następnego wykłady rozpoczęły się normalnie i trwały aż do 13-go grudnia.

W międzyczasie słuczacze z racji odbywającego się w Lublinie Kongresu Przeciwalkoholowego zwiedzili wystawę przeciwalkoholową oraz wysłuchali odczytu prof. Gantkowskiego z Poznania.

Pozatem poza wykładami przeprowadzone zostały ćwiczenia praktyczne w komorze gazowej 8 p. p. Leg. oraz w terenie na placu ćwiczeń tegoż pułku. Korzystając z uprzejmości Dyrekcji Fabryki Plage i Laśkiewicz w osobie Dyr. J Dębowskiego oraz ofic. kontr. wojskowej por. Jarnickiego uczestnicy kursu zwiedzili urządzenia i hangary fabryki zapoznając się szczegółowo z jej wytwórczością. Objaśnień udzielił słuchaczom p. Zygmunt Radomski oraz J. Cordée. Zwiedzono również stację meteorologiczną przy fabryce, gdzie objaśniał słuchaczów p. Stanisław Bieniek, referendarz Urzędu Wojewódzkiego oraz wykładowca meteorologji na kursie.

Wspaniale wyposażone warsztaty jednej z najpoważniejszych wytwórni lotniczych krajowych wywarły na zwiedzających olbrzymie wrażenie. Niemniej interesująco przedstawiają się hangary pełne gotowych już płatowców.

W dniu 14 grudnia przez cały dzień odbywał się egzamin końcowy którego wyniki podajemy niżej. Ogółem z 83 zapisanych na kurs osób płci obojga, ukończyło kurs 73 uzyskując stopień podinstruktora obrony przeciwgazowej.

KURS UKOŃCZYLI:

L.P.	NAZWISKO i IMIĘ	Miejsce stałego zamieszk.	Zawód	Przynależność organizacyjna	Ogólny postęp	Lokata
1	Adamowski Marjan	Werbkowice p. Hrubieszów	poster. P. P.	—	dobry	45
2	Baran Wacław	Niedrzwica p. Lubelski	rolnik	—	dobry	35
3	Białkowski Jan	Hrubieszów	instr. pożarn.	Och. Str. Poż.	b. dobry	16
4	Brzeziński Juljan	Lublin	majster stolarski	Och. Str. Poż.	dobry	62
5	Bodzak Jan	Garwolin	st przodow P.P.	—	dobry	32
6	Boczek Jan	Kraśnik p. Janów Lubelski	instr. pożarn.	Och. Str. Poż.	dobry	54
7	Bondarczuk Aleksander	Włodawa	cieśla	„	dobry	66
8	Borys Józef	Radzyń Podlaski	st. przodow. P.P.	—	dobry	37
9	Ciężakówna Leokadja	Lublin	przy rodzicach	—	dobry	64
10	Cordèe Jerzy	Lublin	mech. lotn.	Och. Str. Poż.	b. dobry	14
11	Dec Franciszek	Lublin	prof. szkoły śred.	—	b. dobry	1
12	Dudek Leopold	Goraj p. Zamojski	nauczyciel	—	dobry	59
13	Furtak Mieczysław	Puławy	instr. pożarn.	Och. Str. Poż	b. dobry	20
14	Gawłowski Adam	Lublin	mech. lotn.	Zw. b. Wojsk.	dostateczny	48
15	Gill Edward	Zamość	instr. pożarn.	Och. Str, Poż.	dobry	65
16	Gonsik Wacław	Zamość	przod. P. P.	—	dostateczny	63
17	Gronowski Bolesław	Lubartów	instr. pożarn.	Zw. Str. Poż.	dobry	21
18	Grzela Jan	Chełm	kamasznik	„Sokół”	dobry	57
19	Hałaniewicz Piotr	Janów Podlaski	instr. pożarn.	Och. Str. Poż.	dobry	40
20	Iwanek Bolesław	Lublin	nauczyciel	—	dobry	26
21	Iwanek Bronisław	Lublin	słuchacz sem. naucz.	—	b dobry	11
22	Januszkowska Janina	Rejowiec pow. Chełm	nauczycielka	—	b. dobry	3
23	Jaworski Kazimierz	Siedlce	przodow. P. P.	—	dobry	60
24	Jelinek Józef	Krasnystaw	przodow. P.P.	Kl. Sp. Polic.	dobry	41
25	Kołakowski Marjan	Radzyń Podlaski	naucz. szk. śred.	Zw. Leg. i P.W.	b. dobry	13
26	Korczak Tadeusz	Tomaszów Lubelski	przodow. P. P.	Polic. Koło Sp.	dobry	67
27	Kotarba Leon	Konstantynów p. Janów Podl.	przodow. P.P.	—	dobry	29
28	Kotrówna Kazimiera	Puławy	nauczycielka	P. W.	dobry	30
29	Kuczyński Franciszek	Biała Podlaska	przodow. P.P.	—	b. dobry	15
30	Kulik Henryk	Węgrów	st. poster P.P.	—	dostateczny	52
31	Kurzejewski Szymon	w. Polichna p. Janów Lubelski	poster. P. P.	—	dostateczny	49
32	Lange Janusz	Lubartów	p.por. saperów	—	b. dobry	9
33	Laskowski Antoni	Kluczkowice pow. Puławy	ogrodnik	Och. Str. Poż.	dobry	38
34	Lecewicz Michał	Lublin	urzędn. pocztowy	S.M.P. Z.O.R.	b. dobry	2
35	Łuczyński Jan	Lublin	ofic korp insp. str. poż	W. Zw. Str, Poż	b. dobry	4
36	Łuka Józef	Frampol pow. Biłgoraj	st. przodow. P.P.	—	dobry	36
37	Łopuski Jan	Zwierzyniec pow. Zamość	inżynier leśnik	„Sokół”	dobry	23
38	Mancewicz Karol	Tomaszów Lubelski	instr. str. poż.	Och Str. Poż	dobry	31
39	Okoniewski Stanisław	Biłgoraj	biuralista	Och. Str. Poż.	dobry	34
40	Ostrowski Edward	Włodawa	cieśla	Och. Str. Poż.	dostateczny	56
41	Ostrowski Florjan	Włodawa	mechanik	Och.Str.Poż. W.F. i P.W	dostateczny	70
42	Palikot Franciszek	Biłgoraj	stolarz	Zw. Strzelecki	dostateczny	55
43	Paterski Lucjan	Zaklików pow. Janów	przy rodzicach	P.W. i S.M.P.	b. dobry	7
44	Pawłowski Wacław	Lublin	kupiec	—	dostateczny	73
45	Pawłowski Wincenty	Chełm	przodow. P.P.	—	dostateczny	71
46	Piwowarska Janina	Tomaszów Lubelski	przy rodzicach	Zw. Strzelecki	dostateczny	47
47	Podgórski Jerzy	Garwolin	instr. pożarniczy	Och. Str. Poż.	b. dobry	12
48	Podkowa Mieczysław	Krasnystaw	technik bud. i instr poż.	Och. Str Poż.	b. dobry	8
49	Puff Ryszard	Janów Lubelski	sekr. rady szkolnej	Och Str. Poż.	dobry	43
50	Rakówna Kazimiera	Lublin	przy rodzicach	P. W.	dobry	25
51	Roszczyk Stanisław	Sokołów	instr. pożarn.	Och Str. Poż.	dobry	24
52	Sałustowicz Eugenjusz	Lublin	urzędnik	—	dobry	33
53	Seroczyński Władysław	Włodawa	instr. poż.	Och. Str. Poż	dobry	61
54	Scholtz Gustaw	Lublin	student	Och. Str. Poż.	b. dobry	18
55	Ślusarz Edward	Chełm	nauczyciel	Zw. Strzelecki	b. dobry	5
56	Śliwon Antoni	Węgrów	instr. poż.	Och. Str. Poż.	b. dobry	19
57	Suchora Antoni	Niedrzwica Duża p. Lubartów	rolnik	—	dostateczny	69
58	Śledź Feliks	Łuków	st. poster. P.P.	—	dostateczny	54
59	Sobocka Wanda	Lublin	przy rodzicach	Zw. Harc. Pol.	dobry	22
60	Szumilczuk Dymitr	Równe	krawiec	„Sokół” i P.W	dostateczny	72
61	Tarko Jan	Lublin	instr. pożar.	Och. Str. Poż	b. dobry	6
62	Trzciński Feliks	Nałęczów pow. Puławy	st. post. P.P.	—	b. dobry	10
63	Tuora Franciszek	Kurów pow. Puławy	st. post. P.P.	—	dostateczny	50
64	Urbański Jerzy	Hrubieszów	adjut. och. str poż.	Och. Str. Poż.	dobry	27
65	Warszawski Andrzej	Lublin	przodow. Pol. P.	—	dobry	39
66	Wasilewski Eligjusz	Włodawa	poster. P.P.	Sp. Klub Polic.	dobry	68
67	Wojciechowski Kazimierz	Lublin	urzędn. poczt.	—	dobry	28
68	Włodarczyk Wacław	Lubartów	poster. P. P.	—	dobry	42
69	Woźniakiewicz Zenon	Lublin	urzędn. poczt.	—	dostateczny	51
70	Zdzienicki Roman	Janów Podlaski	nauczyciel	Harcerz	dostateczny	46
71	Zembrowski Adam	Sterdyń pow. Sokołów	st. poster. P.P.	—	dobry	58
72	Ziętek Jan	Siedlce	instr. poż.	Och. Str. Poż.	dobry	44
73	Zieliński Ignacy	G rbów (Cukrownia) p. Puławy	nauczyciel	Och. Str. Poż.	b. dobry	17

Wizytacje.

Włodawa.

W dniu 6 listopada r. b. dokonali wizytacji Komitetu Powiatowego L.O.P.P. we Włodawie, pp. płk. Rudnicki i Z. Radomski. Z ramienia Komitetu Powiatowego udzielał informacji p. Edward Barcz. Sprawdzano księgi i rachunki Komitetu i znaleziono wszystko w porządku. Saldo kasowe po wyprowadzeniu takowego na dzień wizytacji zostało zainkasowane dla Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Lublinie.

Szczegółowe obliczenie funduszów i wyniki z wizytacji zostały uwidocznione w sporządzonym specjalnym protokule.

Garbów.

W dniu 8 listopada r. b. została dokonana wizytacja Koła Miejscowego L.O.P.P. w Garbowie (pow. puławski). Wizytacji dokonali z ramienia Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. płk. Rudnicki i p. Zygmunt Radomski. Rachunki i księgowość Koła prowadzona jest wzorowo.

Informacji z ramienia Zarządu Koła udzielali Przewodnicząca Zarządu Koła p. dyr. Łopacińska i p. T. Słapczyński — skarbnik.

Koło prowadzi we własnym Zarządzie kino w Garbowie. Lokal i światło zaofiarowała dyrekcja cukrowni „Garbów" w osobie p. dyr. Łopacińskiego.

Dzięki sprężystemu zarządowi kino daje dochody, które zasilają kasę Koła. Po obliczeniu kasy saldo w dniu wizytacji wynoszące zł. 373.73 gr. zostało wpłacone do Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P., przyczem sporządzono protokuł wizytacji.

Puławy.

W dniu 20 listopada r. b. została przeprowadzona wizytacja Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Puławach. Wizytacji z ramienia Komitetu Wojewódzkiego dokonali pp. płk. Rudnicki i Zygmunt Radomski; przy wizytacji obecny był skarbnik p. dyr. Franciszek Koprucki.

Książki i rachunkowość Komitetu prowadzone są wzorowo. Saldo kasowe wyprowadzone w dniu wizytacji zostało przekazane Komitetowi Wojewódzkiemu L.O.P.P. w Lublinie przyczem został sporządzony protokuł wizytacji.

Tomaszów Lub.

W dniu 21 listopada została przeprowadzona wizytacja w Tomaszowie Lub. Ze względu na nieobecność w tym dniu członka Zarządu Komitetu Powiatowego, u którego znajdują się książki i dowody kasowe, dokonano jedynie wizytacji Koła Miejscowego L.O.P.P. w obecności skarbnika Koła p. Lederkramera. Rachunki i książki Koła prowadzone są dobrze.

Jednakże Koło nie przejawia należytej żywotności ze względu na to, że Komitet Powiatowy L.O.P.P. funkcjonuje słabo i nie udziela Kołu Miejscowemu poparcia i wskazówek.

Z tego to powodu np. na terenie Tomaszowa i powiatu w roku bieżącym Tydzień Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej urządzony nie był. Nie urządzono również żadnych imprez dochodowych jak i propagandowych.

Kierownictwo sprawami L.O.P.P. zostało od dnia wizytacji powierzone p. majorowi Kozieradzkiemu, Dowódcy Szkoły Podchorążych Rezerwy. W najbliższym czasie ma nastąpić reorganizacja prac.

Saldo kasowe na dzień wizytacji zostało wpłacone do Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. i sporządzony jednocześnie odpowiedni protokuł.

Krasnystaw.

W dniu 22 listopada r. b. została dokonana wizytacja Komisarjatu L.O.P.P. w Krasnymstawie. Z ramienia Komitetu Wojewódzkiego wizytacji dokonali ppłk. Rudnicki i p. Z. Radomski w obecności Komisarza L.O.P.P. p. Sołtysa i skarbnika p. St. Brzozowskiego.

Saldo kasowe sporządzone na dzień wizytacji wraz z protokułem zostało przekazane Komitetowi Wojewódzkiemu L.O.P.P.

W tymże dniu o godzinie 8-ej wieczorem odbyło się w sali Sejmiku Ogólne Zgromadzenie członków, na którym wybrano Zarząd Komitetu Powiatowego. Wybrani zostali pp. Głodziowa, starosta Koch, Bartyzel, Brzozowski, Małaczyński, dr. Walczak, mec. Wisz. Zastępcy: pp. dr. Lickendorf, Stępowski i Bereza. Komisja Rewizyjna: pp. Lipczyński, mec. Piechowicz, sędzia Tałat-Kiełpsz.

Nowy Zarząd po rozdzieleniu funkcji ma przystąpić do pracy w najbliższej przyszłości.

w/z Sekretarz **Zygmunt Radomski** Prezes (—) **Dr. St. Bryła**

Redaktor odpowiedzialny: ZYGMUNT RADOMSKI. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.

TOWARZYSTWO „LINJE LOTNICZE LOT”

ROZKŁAD LOTÓW

Samoloty kursują codziennie z wyjątkiem niedziel na linjach:.

1) Warszawa — Katowice: odlot z Warszawy godz. 8.30. przylot do Katowic godz. 10.45, odlot z Katowic godz. 13.00, przylot do Warszawy godz. 15.15.

2) Katowice — Brno — Wiedeń: odlot z Katowic godz. 11.15, przylot do Brna godz. 13.30, odlo z Brna godz. 13.45, przylot do Wiednia 14.45.

3) Wiedeń — Brno — Katowice: odlot z Wiednia godz. 8.45, przylot do Brna godz. 9.45, odlot z Brna godz. 10.10, przylot do Katowic godz. 12.15.

Samoloty, kursujące między Warszawą i Wiedniem via Brno i Katowice posiadają w Katowicach bezpośrednie połączenie lotnicze z Krakowem.

4) Katowice — Kraków: odlot z Katowic godz. 11.00 i 13.10, przylot do Krakowa godz. 11.30 i 13.40, odlot z Krakowa godz. 9.45 i 12.15, przylot do Katowic godz. 10.15 i 12.45.

5) Warszawa — Poznań: odlot z Warszawy godz. 12.30, przylot do Poznania godz. 14.30. odlot z Poznania godz. 9.30, przylot do Warszawy godz. 11.30.

6) Warszawa — Lwów: odlot z Warszawy godz. 12.20, przylot do Lwowa godz. 15.05, odlot ze Lwowa godz. 9.00, przylot do Warszawy godz. 11.45.

7) Warszawa — Gdańsk: odlot z Warszawy poniedziałki, środy i piątki godz. 12.10, przylot do Gdańska we wtorki, czwartki i soboty godz. 9.00, przylot do Warszawy godz. 11.30.

SKŁADNICA MODELARSKA

przy Zarządzie Głównym

w Warszawie, ul. Długa 50,

sprzedaje na miejscu oraz wysyła na prowincję

LOTNICZE MATERJAŁY MODELARSKIE

po cenie kosztów własnych

placówkom L.O.P.P. organizacjom szkolnym za zaliczeniem, natomiast osobom trzecim za uprzedniem nadesłaniem należności.

Cenniki wysyła się na żądanie bezpłatnie.